

CORREIO ECONÔMICO



Menor saída de água de usinas visa prevenir déficit

Para evitar outra crise hídrica, governo reduz vazão de usinas

Como medida preventiva contra uma eventual crise hídrica (como a de 2021) e a decorrente necessidade de ‘avermelhar’ a bandeira tarifária nas contas de luz, o Comitê de Monitoramento do Sistema Elétrico (CMSE), determinou, nesta quarta-feira (6), que fosse reduzida a saída de água das usinas hidrelétricas de Jupiá (SP) e Porto Primavera (MS), localizadas no rio Paraná,

medida que tem por finalidade manter os atuais níveis dos reservatórios, sobretudo, nas regiões Sudeste e Centro-Oeste. A decisão do comitê, que está sob a coordenação do Ministério de Minas e Energia (MME), foi tomada após levantamento mostrar que os volumes de chuva, nos últimos meses, se apresentaram abaixo do esperado, inicialmente.

Capacidade cai

O MME avalia que a redução da vazão das usinas deve preservar 11% da água armazenada na Bacia do Paraná e de 7% no Sudeste e Centro-Oeste. Até fevereiro, a capacidade total dos reservatórios era de 66%, 14,1 pontos percentuais inferior a igual período de 2023.

Atenção máxima

Ante a previsão do ONS, de que a vazão das usinas, este mês, será “inferior à média histórica do período úmido”, o ministro Alexandre Silveira frisou que “o setor elétrico tem que estar sempre atento para evitar imprevistos e priorizar a segurança aos consumidores”.



Indicador cai ainda mais, de janeiro para fevereiro

IGP-DI aprofunda deflação, recuando 0,41% em fevereiro

Após apurar recuo de 0,27%, em janeiro último, o Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI) ampliou a queda, ao cair 0,41% no mês passado, divulgou, nesta quinta-feira (7), a Fundação Getúlio Vargas (FGV). Com esse resultado, o indicador agora acumula retração de 0,67% em fevereiro, superior à de

0,59%, de janeiro. Em 12 meses, a variação negativa acumulada é de 4,04%. Componentes do IGP-DI, o IPA-DI (atacado) ampliou, de 0,59% para 0,76%, a queda, no comparativo mensal, enquanto que, no IPC-DI, houve redução de 0,61% para 0,55%, de janeiro para fevereiro deste ano, e o INCC-DI encolheu de 0,27% para 0,13%.

Maior pressão

A maior pressão individual no IGP-DI de fevereiro, no que se refere à inflação de varejo, veio da gasolina, cujo preço aumentou 2,60%, uma elevação que foi compensada pela retração de 6,51% na passagem aérea. Apenas duas das oito classes de despesa recuaram.

Freio no IPC-DI

Já o Índice de Preços ao Consumidor (IPC-DI), que ‘desacelerou’ de 0,61% para 0,55%, de janeiro a fevereiro, as variações mais baixas corresponderam: Educação, Leitura e Recreação (de 2,59% em janeiro para -1,17% em fevereiro) e Alimentação (de 1,54% para 1,06%).

Novo horário

Para se ajustar ao horário de verão nos EUA – os relógios ianques são adiantados em uma hora – a B3, a partir de segunda-feira (11) reduzirá para as 17h o fechamento do pregão, com abertura da sessão tupiniquim mantida para as 9h45m e do mercado à vista, às 10h.

Dever de casa

Outra notícia da ‘Terra do Tio Sam’ é que as empresas listadas em Wall Street terão de informar o volume de emissões de gases de efeito estufa e a decorrente exposição a riscos climáticos. A medida foi tomada, nesta quarta-feira (6) pela SEC, a CVM de lá.

Maior da história, investimento de montadoras soma R\$ 95 bi

Montante inclui anúncio recente, de R\$ 30 bi, da montadora Stellantis

Por Marcello Sigwalt

Maior ciclo de investimento da indústria automobilística da história, o montante de aportes pelas montadoras instaladas no país deverá totalizar R\$ 95 bilhões até 2032, aí incluído o anúncio recente da Stellantis (detentora das marcas Fiat, Jeep, Peugeot, Citroën e RAM), que aportará outros R\$ 30 bilhões até 2030.

A previsão, porém, poderá ser mais ‘elástica’, a depender dos cálculos da Anfavea, que projeta aportes que totalizam R\$ 117 bilhões, até 2029.

Pelo viés federal, o governo petista criou um programa de apoio à indústria automotiva (Mover, sigla para Mobilidade Verde) – com duração até 2028 – pelo qual serão liberados financiamentos no total de R\$ 19,3 bilhões para produção de automóveis mais seguros e menos poluentes.

No caso da Stellantis, os investimentos da montadora não foram motivados, apenas, pelo Mover, mas da prorrogação



Investimento automotivo recorde marca início de novo ciclo na economia

dos incentivos regionais contemplados pela sua fábrica em Pernambuco. Após uma ‘queda de braço’ com concorrentes, a Stellantis garantiu cerca de R\$ 7,4 bilhões em benefícios, para sua unidade na cidade de Goiana.

Em seu planejamento para

os próximos seis anos, o grupo Stellantis pretende investir R\$ 30 bilhões no lançamento de 40 produtos, o que inclui seus primeiros carros híbridos produzidos no País, nas unidades de Betim (MG), Porto Real (RJ) e Goiana (PE).

Antes da Stellantis, po-

rém, a Toyota anunciou investimento de R\$ 11 bilhões, até 2030, na ampliação da oferta de automóveis híbridos flex, tecnologia pioneira da montadora japonesa, que combina motor à combustão movido à gasolina e etanol com elétrico.

Produção industrial deve voltar a crescer

Em que pese o recuo de 1,6% da produção industrial, em janeiro último – que interrompeu uma sequência de cinco meses seguidos de alta, economistas, mesmo admitindo a sazonalidade desta queda, observam ‘sinais’ de retomada da atividade pela indústria, em dados desagregados, além do fato de que o comportamento entre seus segmentos é desigual.

De toda sorte, a expectativa predominante entre os analistas

é no sentido de que uma expansão mais significativa do setor é muito improvável, ante a constatação de que o ritmo gradual dos juros deverá se manter ao longo deste ano.

A heterogeneidade de desempenho no setor é realçada pelo chefe de pesquisa macroeconômica da Kinitro, João Savignon, pois, enquanto alguns segmentos mostram forte crescimento, e outros apresentam retrações relevantes. “Quando

comparamos com o período pré-pandemia, isso fica evidente. A indústria como um todo está agora 0,8% abaixo desse nível, mas temos as indústrias extrativas operando 5,8% acima e a de transformação 2,0% abaixo”, explica.

Apesar da disparidade de desempenho, a Kinitro projeta resultados melhores para 2024. Savignon entende que “a manutenção dos cortes de juros, a taxa de câmbio bem-compor-

tada e políticas de estímulo à infraestrutura colaboram para essa perspectiva, a partir do afrouxamento das condições financeiras e creditícias no país ao longo do ano”.

Na mesma direção, o economista da XP, Rodolfo Margato assinala que há ‘sinais encorajadores’ em alguns segmentos, ao argumentar que os dados de janeiro mostram uma dinâmica ‘um pouco melhor’ da indústria de transformação. (M.S.)

Superávit bate R\$ 102 bi, mas dívida sobe

A despeito do superávit primário de R\$ 102,14 bilhões (11,48% do PIB), apresentado em janeiro deste ano, a dívida bruta do país – indicador de referência, tanto para investidores, quanto para agências de classificação de risco – cresceu 0,7 ponto percentual (p.p.), para 75% do PIB (R\$ 8,21 trilhões), o maior patamar, desde julho de 2022. Em igual mês de 2023, tal proporção foi de 74,3% do PIB. Os dados constam do estudo Estatísticas Fiscais, divulgado, nesta quinta-feira (7) pelo site do Banco Central (BC)

Por definição, o superávit primário ocorre quando as receitas com impostos superam as despesas, excluídos os juros da dívida pública, do contrário, há déficit. Nesse cálculo, são incluídas as contas do governo federal, municípios e estatais.

No que toca à meta fiscal, a Lei de Diretrizes Orçamen-



Superávit não impediu o crescimento da dívida bruta

tárias (LDO) estima um déficit de até R\$ 13,31 bilhões para as contas do setor público consolidado. Como há um intervalo de tolerância de 0,25 ponto percentual, pelo critério do arcabouço fiscal (nova regra fiscal, que substituiu o teto de gastos), a mar-

gem deficitária poderá atingir R\$ 28,75 bilhões.

Nesse sentido, a expectativa de analistas é de que dificilmente o Executivo conseguirá zerar o déficit de suas contas este ano, uma vez que, diante de um cenário de economia em processo de desaceleração, a equipe

econômica terá poucas condições de obter um aumento expressivo da arrecadação, como proposto no Orçamento para 2024, que projetava um montante de receitas de R\$ 2,72 trilhões, um adicional de R\$ 350 bilhões ante 2023. Na ‘ponta do lápis’, economistas projetam um déficit primário para este ano de 0,8% do PIB, ou aproximadamente R\$ 90 bilhões.

O esforço federal para elevar, em R\$ 168 bilhões, a arrecadação deste ano, foi precedido por uma série de medidas: MP das subvenções; retorno do voto de qualidade no Carf (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais); mudanças no regime dos juros sobre capital próprio, além da taxação de ‘offshores’ e de fundos exclusivos.

No estudo do BC, os juros nominais do setor público consolidado totalizaram R\$ 79,9 bilhões em janeiro deste ano. (MS.)

Conflitos marcam programa do biodiesel

João Gabriel (Folhapress)

A proposta que cria os programas nacionais do Combustível Sustentável da Aviação e do Diesel Verde vem causando divergências entre os setores do agronegócio e de petróleo e gás no Congresso Nacional.

Parlamentares e representantes dos setores envolvidos nas discussões citam quatro pontos de divergência entre as duas bancadas. O principal

deles diz respeito à previsão de crescimento escalonado do percentual de biodiesel na composição do diesel e redução do poder de decisão do CNPE (Conselho Nacional de Política Energética) na definição desta mistura.

Também há desencontros quanto à testagem, o uso de combustível coprocessado e a inclusão do biometano no projeto.

Atualmente na Câmara dos

Deputados, o projeto é relatado pelo deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), ex-presidente bancada ruralista, e tem como um de seus principais interlocutores Alceu Moreira (MDB-RS), hoje presidente da Frente Parlamentar do Biodiesel.

O texto foi proposto inicialmente pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), mas sofreu diversas alterações, o que causa resistência em parte dos ministérios da Fazenda e Mi-

nas e Energia. Carlos Fávaro, ministro da Agricultura, tem defendido a proposta.

Alceu Moreira afirma que a intenção é construir consenso entre os setores e com o Executivo antes que a proposta seja, de fato, levada ao plenário da Câmara, mas que há pontos que o agro não abrirá mão.

“Não existe briga. Existe uma ponte entre o agronegócio e o Palácio do Planalto, que são os biocombustíveis”, diz o deputado.